

Madrid entre historia y actualidad. Estructura y forma de la ciudad

Carlos Sambricio

El crecimiento demográfico que experimentó Madrid, entre 1939 y 1980, determinó, obviamente, el desarrollo de la ciudad: si, tras la Guerra Civil, Madrid apenas contaba con 800.000 habitantes, cuarenta años más tarde tenía más de cuatro millones, rompiendo las predicciones del primer franquismo que vaticinaban, para el comienzo del milenio, un máximo de dos millones: y este salto brusco fué causa que el debate sobre la forma urbana, sobre el crecimiento de la ciudad, las polémicas sobre si convenía o no establecer un Plan Regional o cómo aplicar las diferentes políticas de vivienda se entremezclaran y confundieran, ignorándose entre sí o, incluso, que llegaran a olvidarse, planteando entonces la ciudad surgida tras el industrialismo de los años sesenta desde una singular perspectiva.

Poco a poco, en la década de los cuarenta y cincuenta, las necesidades reales (el problema de la falta de vivienda) cobró importancia frente al debate sobre la forma urbana y Madrid hubo, de modo rápido, de hacer frente a dos graves problemas: porque al compromiso de reconstruir las viviendas destruidas por los bombardeos se unió necesidad de dar vivienda a la emigración que, abandonando el campo, acudía hacia la Metrópolis. En un momento de especial pobreza económica, ante la falta de hierro o cemento la arquitectura tuvo que volver sus ojos hacia sistemas constructivos tradicionales (bóvedas tabicadas en ladrillo) aprovechando la existencia de una mano de obra abundante, barata y, en ocasiones, altamente cualificada. Durante años la política de reconstrucción se identificó con la recuperación de la tradición: pero cuando en torno a 1955 el frágil equilibrio se rompió debido al aluvión de emigrantes que afluyen a la ciudad y, faltos de vivienda, multiplican los barrios de chabolas, ante la magnitud del problema se vio no sólo cómo los viejos métodos artesanales de la construcción eran inviables (era imposible encontrar suficiente mano de obra cualificada) sino que además la construcción podía convertirse en motor de una industria de transformación.

En pocos años el proceso recorrió un camino bien conocido: se comenzaron a aplicar patentes nórdicas de prefabricación, pasándose así de la normalización en la construcción a una primera industrialización; el Estado comprendió su incapacidad para resolver el acceso a la vivienda de los necesitados, cediendo dicha competencia a un sector privado ansioso por realizar rápidos y provechosos negocios inmobiliarios; las presiones de éste fueron entonces – en materia urbanística – determinantes y, en consecuencia, en muy pocos años lo que fuera en un principio debate sobre la forma urbana quedó por completo olvidado, por cuanto que los barrios construidos en la Periferia se diseñaron ajenos por completo a cualquier Planeamiento actuándose

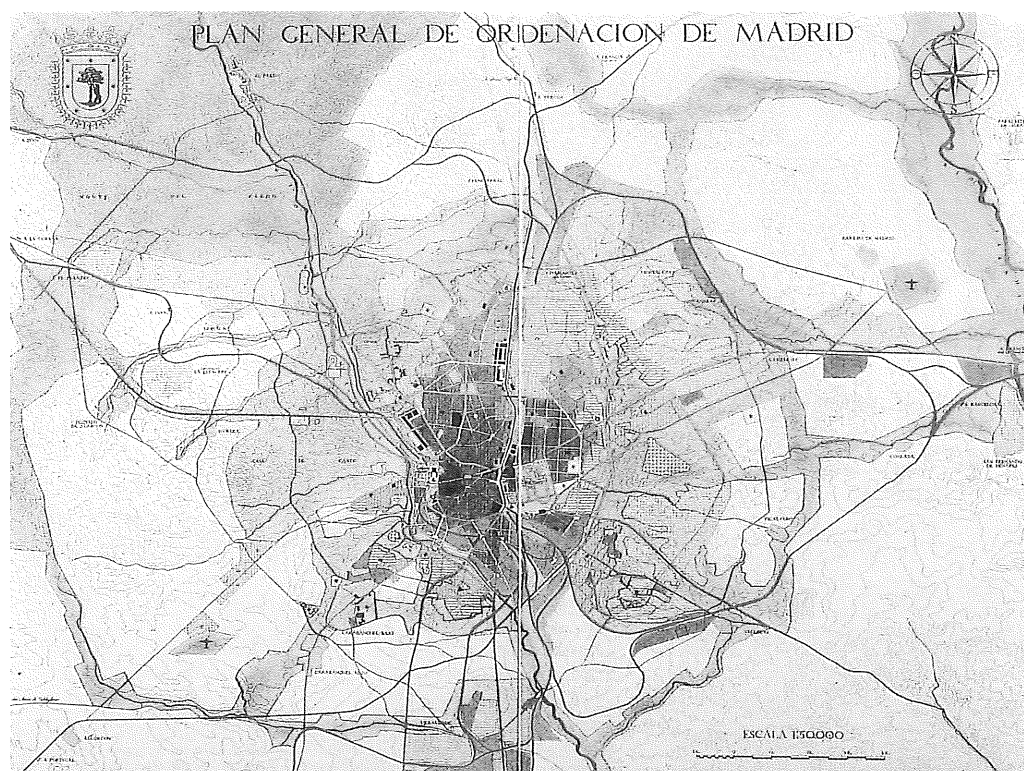
allí donde el promotor contaba con suelo barato, sin preocuparse en absoluto sobre cuál pudiera ser el futuro de la ciudad.

A la muerte de Franco y, sobre todo, tras la llegada al Poder del primer Gobierno socialista, en 1982 se produjo un cambio en la coyuntura económica que repercutió en la imagen de ciudad: la política fiscal de aquel Gobierno, buscando hacer emerger dinero oculto, tuvo como consecuencia que éste intentara “blanquearse”, invirtiendo en suelo y comprando viviendas. La consecuencia fué un rápido incremento – casi logarítmico – del precio de la vivienda, buscando los inversores en el caso de Madrid situarse en lo que entendían era el nuevo centro de negocios, en el Norte del eje Castellana. A ello se unió una segunda variable que ayudó a alterar la situación: el acercamiento y posterior ingreso de España en la Comunidad Económica Europea hizo ver a numerosos inversores extranjeros cuanto la diferencia del precio del suelo entre Madrid y otras capitales europeas hacía a éste especialmente atractivo, razón por la cual muchos decidieron invertir en Madrid.

La conjunción de estos dos hechos (blanqueo de dinero y, al tiempo, la presencia de importantes inversores extranjeros) tuvo como consecuencia que toda la ciudad y, en especial el Norte, entrara en una alocada espiral de precios: en poco más de dieciocho meses el metro cuadrado pasó, en ocasiones, de apenas ochenta mil pesetas a más del millón; y fué entonces cuando los urbanistas y especuladores descubrieron uno de los errores contenidos en el Plan de Madrid de 1946.

Madrid se valoró entonces como ciudad “orgánica”, sin crecimiento, limitada y cerrada por unos cinturones verdes que definían el casco histórico, la zona de viviendas obreras y la zona industrial. La especulación de los años cincuenta había descubierto que las reservas de suelo efectuadas para definir el cinturón verde podían ser recalificadas, destinándose a espacio para viviendas económicas. Por ello, más allá del límite (del cinturón periférico) apenas doscientos metros de los barrios destinados a la burguesía se proyectaron y construyeron algunas de las barriadas limítrofes. Y, en el Norte de la ciudad, en los años sesenta se construyeron Hortaleza y Fuencarral, dos importantes barrios/poblados obreros. Pero cuando en torno a 1983-85 se quiso mantener la inversión en el Norte, se descubrió con sorpresa como el crecimiento de la Castellana era inviable al encontrarse bloqueado por aquellos dos barrios. Saltar por encima de ellos resultaba imposible y transformarlos implicaba unas altísimas inversiones: por ello se decidió que el crecimiento del Norte de Madrid se produjera... en dirección Sur.

Madrid, que había crecido durante el franquismo hacia el Sur (organizando una corona de ciudades indepen-



dientes, varias de las cuales contaban con más de doscientos mil habitantes) descubría tener dentro de los límites fijados por el Plan de Ensanche de 1860 un área infradotada, barata, donde los grandes espacios industriales habían quedado obsoletos. Estaciones de ferrocarril casi abandonadas e industrias sin apenas actividad ocupaban – se vió con sorpresa – un importante espacio en pleno centro de la ciudad. Y actuando en la línea de ferrocarril que enlazaba la Estación de Atocha con la de Príncipe Pío – y sobre la cual entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, se habían construido otras cuatro estaciones – desde la Administración se concibió un proyecto que no sólo se buscaba sustituir la línea ferroviaria que dividía en dos la ciudad por un gran *Pasillo Verde*, bulevar arbolado largo casi catorce kilómetros, sino que, buscando así liberar suelo industrial, reactivando e incentivando el mercado de suelo, recalificaba el espacio de las Estaciones, alterando la zonificación fijada hasta el momento.

El proyecto *Pasillo Verde*, concebido desde el Ayuntamiento, se complementaba con el Plan General que definiera Eduardo Mangada. Consciente de cómo el urbanismo especulativo de los años sesenta había creado una ciudad amorfa, sin forma, donde entre dos grandes actuaciones cualesquiera quedaba siempre un espacio residual, ocupado por viviendas marginales, su pretensión no sólo fué actuar en estos “intersticios” sino llevar al Sur de la ciudad las dotaciones y equipamientos que hasta el momento eran característicos del Norte.

“Acabar Madrid” fué la frase con la que se definía la intención no tanto de dar forma a la ciudad no fué un Plan dibujado sino, por el contrario, un Plan de intenciones – sino de re-equilibrar la situación existente: y frente a quienes proponían un crecimiento ilimitado, el Plan de 1985 apuntó la necesidad de actuar sobre el tejido existente. Fué entonces, desde esta idea, como se formularon cuatro intervenciones de distinto tipo: en primer lugar, se propuso actuar sobre los “intersticios” – auténticas bolsas de pobreza – existentes entre los barrios periféricos, planteándose el realojamiento de los marginales que ocupaban aquel espacio, asignándoles viviendas donde antes estuvieran sus chabolas; en segundo lugar, se plantearon siete operaciones donde el urbanismo se combinaba con la arquitectura: se desarrollaron así proyectos como el concebido por Rafael Moneo para la Estación de Atocha, al convertir la Estación en un intercambiador de transportes o proyectos como la Gran Vía-Fuencarral, Avenida de la Ilustración... que buscaron trastocar la idea de una ciudad concebida para los habitantes del Norte. La tercera propuesta fué la creación de un conjunto de nuevas zonas verdes en el Sur de la ciudad

MUNICIPIO DE MADRID

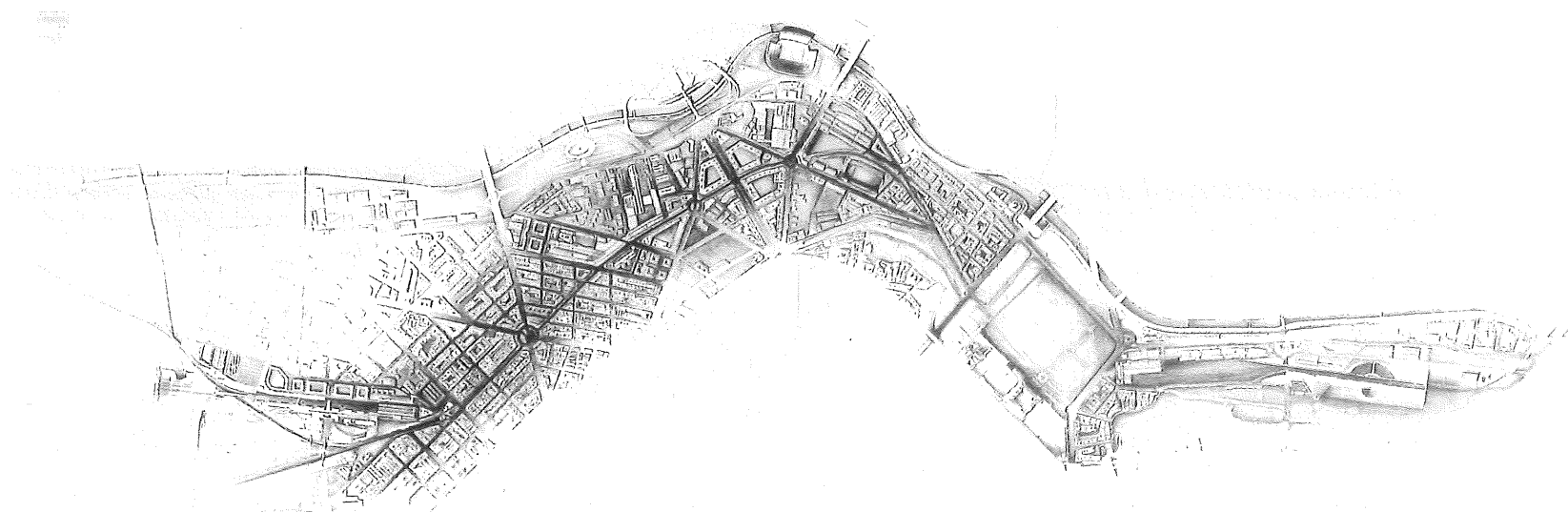
PLANO PARA SU ORDENACION URBANISTICA

PROYECTADO EN 1983



3. Plan General, 1985. Plano de Imagen 1983.

4, 5. Pasillo Verde Ferroviario: imagen aerea de una sección y planimetría general de proyecto.



(es decir, donde hasta entonces no existía ninguno) y esta iniciativa se complementó con una cuarta, consistente en la rehabilitación del casco histórico, buscando transformar y modificar las condiciones de vida de sus habitantes.

Estas cuatro ideas se reflejaron en un conjunto de propuestas que evidenciaron un hecho: si el Madrid del siglo XVIII había crecido desde el Oeste hacia el Este, y si Zuazo y Jansen decidieron, en 1929, trastocar dicho Eje por otro Norte-Sur que marcara el crecimiento y desarrollo de Madrid, en 1985 Mangada proponía actuar sobre el Sur y Sureste de la ciudad, buscando no sólo reordenar dotacionalmente la ciudad sino, incluso, proponiendo un nuevo Eje de actuación urbanística.

Entre 1985 y 1995 la situación política se ha hecho compleja: la polémica entre quienes opinan que la Metrópolis debe jerarquizar su espacio inmediato y quie-

nes mantienen que la Capital no es sino un pueblo más de los casi doscientos que configuran la Región caracteriza y define un debate. La discusión se establece pues entre quienes entienden que es necesario formular un Plan regional y quienes por el contrario, pretenden que el entorno de la ciudad se supedita a las directrices y proyectos marcados por la política municipal de la gran ciudad. Por ello, tanto el Gobierno socialista que concluyó su mandato en 1995 como las propuestas que ahora formula el Partido Popular reflejan, desde distinta opciones, la necesidad de un Plan. Y el debate surge al establecerse las distintas opciones sobre el transporte regional, sobre el trazado de las carreteras y autopistas, sobre la ubicación y sentido de los nuevos núcleos de población, sobre la política social a desarrollar o sobre si debe o no (y, en su caso, dónde) construirse un nuevo aeropuerto para la Comunidad.

Madrid tra storia e attualità. Struttura e forma della città

Carlos Sambricio

L'incremento demografico di Madrid, negli anni fra il 1939 e il 1980, ha naturalmente creato le condizioni dello sviluppo della città, a dispetto delle previsioni del primo franchismo che vaticinavano un massimo di due milioni di residenti intorno all'inizio del millennio (dagli ottocentomila abitanti della fine della guerra civile, circa quarant'anni dopo si è giunti invece al superamento dei quattro milioni): questa brusca impennata costituisce il motivo di fondo del dibattito sulla forma urbana e delle polemiche sulla convenienza o meno di un piano regionale.

Negli anni Quaranta e Cinquanta, le necessità concrete – la carenza di abitazioni – rivestirono importanza maggiore rispetto al dibattito sulla forma della città. Madrid dovette far fronte a due gravi problemi: ricostruire dopo i bombardamenti e fornire gli alloggi necessari al fenomeno dell'urbanesimo crescente. Data la particolare povertà del momento, si approfittò dell'esistenza di abbondante mano d'opera a basso costo e raramente qualificata per un ritorno a metodi costruttivi tradizionali (al mattone, data la mancanza di ferro e cemento). Per anni la politica della ricostruzione si è identificata con il recupero della tradizione fino a quando, nel 1955, a causa di un vero torrente d'immigrati che si riversò sulla città e improvvisò quartieri di baracche per la carenza d'alloggi, il fragile equilibrio s'infranse. Di fronte alla gravità del problema ci si rese conto di come il modo di edificare tradizionale fosse superato e di come, viceversa, l'edilizia potesse rappresentare il motore di un'industria di trasformazione. In pochi anni il processo si accelerò secondo schemi ben noti, passando a una prima industrializzazione grazie a prefabbricati di marca nordica, mentre lo Stato cedeva alle pressioni dei privati ansiosi di realizzare rapidi profitti: quello che era stato un tentativo di dibattito urbanistico finì per essere completamente dimenticato. I quartieri periferici venivano realizzati unicamente lì dove gli imprenditori potevano contare su terreni a basso costo, senza la minima preoccupazione circa il futuro assetto della città.

Nel 1982, con la morte di Franco e soprattutto con l'ascesa del primo governo socialista,

si produsse un mutamento economico che ebbe riflessi sull'immagine della città: la politica fiscale tese a far emergere il denaro occulto, molti investirono in beni immobili con la conseguenza di un incremento quasi logaritmico del prezzo degli alloggi, in particolare a nord dell'asse Castellana, considerato dagli investitori nuovo centro degli affari di Madrid. Una seconda variabile fu l'ingresso della Spagna nella Comunità Economica Europea: data l'interessante differenza di prezzi fra Madrid e le altre capitali, s'inaugurò un processo di investimenti stranieri che portarono nel giro di diciotto mesi il prezzo a metro quadro da ottocentomila pesetas a oltre un milione. Fu allora che urbanisti e speculatori si avvidero di uno degli errori contenuti nel piano di Madrid del 1946.

La città era stata valorizzata come “organica”, chiusa entro il centro storico, limitata da alcune cinture verdi, la zona degli alloggi popolari e la zona industriale. La speculazione degli anni Cinquanta aveva poi sfruttato molte delle cinture verdi per costruire abitazioni economiche, mentre negli anni Sessanta vennero sorgendo, a nord della città, due importanti quartieri operai, Hortaleza e Fuencarral. Quando, nel 1983-1985 circa, ci si avvide con sorpresa che l'espansione della Castellana era bloccata da questi due quartieri, inamovibili se non a costi elevatissimi, l'espansione di Madrid verso nord si sarebbe sviluppata... in direzione sud.

L'espansione maggiore verso sud si era avuta durante il franchismo con la creazione di una catena di città-satellite, alcune delle quali con oltre duecentomila abitanti, ma ora si scopriva di avere, all'interno dei limiti cittadini fissati dal Piano d'ampliamento del 1860, un'area sottoattrezzata, di scarso valore, in cui giacevano, obsoleti, grandi spazi industriali nel pieno centro della città. Agendo sulla linea che congiungeva la stazione ferroviaria di Atocha con quella di Príncipe Pío – su cui, fra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX erano state costruite altre quattro stazioni – l'Amministrazione della città concepì il progetto di sostituire la linea ferroviaria che divideva Madrid in due con un grande viale alberato

lungo quasi 14 km, il Pasillo Verde, e di liberare il terreno industriale riattivando e incentivando il mercato e trasformando nettamente la zonizzazione cittadina, fino a quel punto cristallizzata. Il progetto del Pasillo Verde (a cura della Giunta) venne completato dal Plan General definito da Eduardo Mangada come “Acabar Madrid”, portare a compimento Madrid, dare una forma alla città, puntando all'intervento sul tessuto esistente, in quattro modi distinti: 1) risanando gli *intersticios*, autentiche sacche di povertà, e assegnando agli emarginati alloggi in luogo delle baracche; 2) stabilendo sette interventi di duplice natura, architettonici e urbanistici: la stazione di Atocha nel progetto di Rafael Moneo, la Gran Vía-Fuencarral, l'Avenida de la Ilustración, che capovolsero il concetto di una città concepita soltanto in funzione degli abitanti del nord; 3) creazione di una serie di zone verdi a sud; 4) rivalutazione del centro storico e trasformazione delle condizioni di vita dei suoi cittadini.

Se la Madrid del XVIII secolo si era ampliata da ovest verso est e se, nel 1929, Zuazo e Jansen avevano deciso di spostare bruscamente quest'asse in un altro che andava da nord a sud segnando lo sviluppo futuro della città, nel 1985 Mangada suggeriva di concentrarsi sull'asse sud/sud-est, di attrezzarlo d'infrastrutture e di proporre così un nuovo asse urbanistico.

Fra il 1985 e il 1995 la situazione politica si è fatta più complessa: la polemica è fra quanti ritengono che la metropoli debba organizzare gerarchicamente il circondario e quanti sostengono invece che la capitale altro non sia che uno dei quasi duecento centri abitati che formano la regione. Molti quindi sentono come necessario un piano regionale, per cui sia il governo socialista, che ha concluso il proprio mandato nel 1995, sia le attuali proposte del Partido Popular invocano questa opzione. Il dibattito è tuttavia sempre aperto sia a proposito dei trasporti regionali, sia per il tracciato di strade e autostrade, circa ubicazione e senso di eventuali nuovi nuclei cittadini, su quale politica sociale sviluppare e, infine, se si debba o no (e se sì, dove) costruire un nuovo aeroporto.